



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln
Werkstattstraße 102
50733 Köln

Az. 641pa/002-2016#003
Datum: 30.09.2025

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

**Köln: Emeuerung Eisenbahnüberführungen (EÜ) Venloer und
Vogelsanger Straße**

in Köln

Bahn-km 1,131 bis 1,465

der Strecke 2630 Köln - Bingen Hbf

Vorhabenträgerin:

**DB InfraGO AG
(vormals DB Netz AG)
Regionalbereich West
Hermann-Pünder-Straße 3
50679 Köln**

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil	4
A.1 Feststellung des Plans	4
A.2 Besondere Entscheidungen	6
A.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen	6
A.2.2 Konzentrationswirkung	6
A.3 Nebenbestimmungen	6
A.3.1 Abweichungen vom Regelwerk	6
A.3.2 Gewässerschutz	6
A.3.3 Natur- und Artenschutz, Landschaftspflege	7
A.3.4 Europäischer Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)	8
A.3.5 Immissionsschutz	8
A.3.5.1 Baubedingte Lärmimmissionen	8
A.3.5.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen	10
A.3.5.3 Eisenbahnbetriebsbedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen	10
A.3.5.4 Stoffliche Immissionen	10
A.3.6 Hinweise zu Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	10
A.3.7 Denkmalschutz	11
A.3.8 Brand- und Katastrophenschutz	11
A.3.9 Hinweise zu Leitungen, öffentlichen Ver- und Entsorgungsanlagen	11
A.3.10 Straßen, Wege und Zufahrten	12
A.3.11 Kampfmittel	12
A.3.12 Stadtplanung	13
A.3.13 Hinweise zum Arbeitsschutz	13
A.3.14 Privatrechtliche Betroffenheiten	13
A.3.15 Unterrichtungspflichten	14
A.4 Zusagen der VT	14
A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	14
A.6 Sofortige Vollziehung	14
A.7 Gebühr und Auslagen	15
B. Begründung	16
B.1 Sachverhalt	16
B.1.1 Gegenstand des Vorhabens	16
B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	16
B.1.3 Anhörungsverfahren	17
B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange	17
B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung	18
B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen	18

B.1.3.4 Anhörungsverfahren zur 1. Planänderung (1. Deckblattverfahren).....	19
B.1.3.5 Erörterung	19
B.1.3.6 Anhörungsverfahren zur 2. Planänderung (2. Deckblattverfahren).....	20
B.1.3.7 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde.....	22
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung.....	22
B.2.1 Rechtsgrundlage	22
B.2.2 Zuständigkeit	22
B.2.3 Umweltverträglichkeit	22
B.2.4 Planrechtfertigung	23
B.2.5 Variantenentscheidung.....	23
B.2.6 Würdigung des Fachrechts	23
B.2.6.1 Gewässerschutz.....	23
B.2.6.2 Natur- und Artenschutz, Landschaftspflege	24
B.2.6.3 Immissionsschutz.....	28
B.2.6.4 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	30
B.2.6.5 Denkmalschutz.....	31
B.2.6.6 Brand- und Katastrophenschutz.....	36
B.2.6.7 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	36
B.2.6.8 Straßen, Wege und Zufahrten.....	36
B.2.6.9 Kampfmittel	37
B.2.6.10 Stadtplanung-/entwicklung	38
B.2.6.11 Privatrechtliche Betroffenheiten	39
B.2.6.12 Unterrichtungspflichten	39
B.2.6.13 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen	40
B.3 Gesamtabwägung	40
B.3.1 Beteiligung der TöB und der Naturschutzverbände	40
B.3.2 Ergebnis	41
B.4 Sofortige Vollziehung.....	42
B.5 Entscheidung über Gebühr und Auslagen.....	42
C. Rechtsbehelfsbelehrung	43

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin, nachfolgend VT) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben **Köln: Erneuerung Eisenbahnüberführungen (EÜ) Venloer und Vogelsanger Straße** in Köln, Bahn-km 1,131 bis 1,465 der Strecke 2630 Köln - Bingen Hbf, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Erneuerung der Eisenbahnüberführungen (EÜ) Venloer und Vogelsanger Straße. Hierbei sollen alle alten Stahlbogen- Überbauten und Widerlager abgebrochen und auf Grundlage aktueller technischer Regelwerke erneuert werden. Anschluss- und Zusammenhangsarbeiten sind obligat.

Die EÜ liegen benachbart im innerstädtischen Bereich von Köln und überführen die Strecken 2613, 2617, 2630 sowie 5 Bahnhofsgleise.

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen (Planungsstand 30.03.2016, sofern nicht anders angegeben):

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1.1	Erläuterungsbericht, 43 Seiten (Planungsstand abweichend 01.06.2023)	festgestellt
2.1	Übersichtsplan, Maßstab 1:10000	nur zur Information
3.1	Lageplan, Maßstab 1:500	festgestellt
4.1	Bauwerksverzeichnis, 9 Blätter	festgestellt
5.1	Grunderwerbsplan 1/2	festgestellt
5.2	Grunderwerbsplan 2/2	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
6.1	Grunderwerbsverzeichnis (verschlüsselt), 3 Seiten incl. Abk.-verzeichnis	festgestellt
7.1.1	Bauwerksplan, Draufsicht, Maßstab 1:100 (Planungsstand abweichend 01.06.2023)	festgestellt
7.1.2	Bauwerksplan, Schnitte, Maßstab 1:100 (Planungsstand abweichend 01.06.2023)	festgestellt
7.1.3	Bauwerksplan, Schnitt und Ansicht, Maßstab 1:100	festgestellt
7.2.1	Bauwerksplan, Draufsicht, Maßstab 1:100 (Planungsstand abweichend 01.06.2023)	festgestellt
7.2.2	Bauwerksplan, Schnitte, Maßstab 1:100 (Planungsstand abweichend 01.06.2023)	festgestellt
7.2.3	Bauwerksplan, Schnitte, Maßstab 1:100 (Planungsstand abweichend 01.06.2023)	festgestellt
7.2.4	Bauwerksplan, Schnitt und Ansicht, Maßstab 1:100	festgestellt
7.3	Bauphasenpläne 1 und 2	nur zur Information
8	Baustelleneinrichtungspläne 1 bis 3	nur zur Information
9.1	Kabellageplan	nur zur Information
10.1	Landschaftspflegerische Begleitplanung mit Plänen LP 1-4 und Maßnahmenblättern (Planungsstand abweichend 24.07.2018)	festgestellt
10.2	Artenschutzfachbeitrag	nur zur Information
10.3	Umwelterklärung	nur zur Information
11	Stellungnahmen aus der Vorabstimmung mit Fachabteilungen, Behörden, weitere Gutachten (Schallschutz, Baugrund, Entsorgung)	nur zur Information
12	Umweltverträglichkeitsbericht mit UVS-Karten 1 bis 3	nur zur Information
X	Ergänzende Unterlagen	nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergaben, sind in den Planunterlagen farblich (Planänderungen des ersten Deckblattverfahrens vom 24.07.2018 in dunkelblau und Planänderungen des zweiten Deckblattverfahrens vom 01.06.2023 in hellblau) kenntlich gemacht, ersetzte Textteile sind durchgestrichen dargestellt. Lagepläne werden durch die neue Planung ersetzt. Die geänderten Anlagen sind durch einen alphanumerisch fortlaufenden Änderungsindex (a, b) gekennzeichnet.

A.2 Besondere Entscheidungen

A.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

-entfällt-

A.2.2 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

Dies gilt insbesondere auch für möglicherweise erforderliche Ausnahmegenehmigungen von Verbotstatbeständen hinsichtlich der baulich notwendigen Eingriffe in Teile des Landschaftsschutzgebietes „L 16 – Innerer Grüngürtel“ und des geschützten Landschaftsbestandteils „LB 1.02 - Stadtgarten“.

A.3 Nebenbestimmungen

A.3.1 Abweichungen vom Regelwerk

-entfällt-

A.3.2 Gewässerschutz

Eine ggfs. baubedingt aktuell noch nicht absehbare erforderlich werdende Benutzung der Gewässer bedarf der behördlichen Erlaubnis. Sollte sich entgegen der bisherigen Annahme herausstellen, dass ein Grundwassereingriff / eine Grundwasserabsenkung / und/oder eine Wasserhaltung während der Bauarbeiten erforderlich werden, ist das weitere Vorgehen möglichst frühzeitig mit der zuständigen Behörde abzustimmen, um den Eintritt von Verbotstatbeständen zu vermeiden.

Hinweise

- Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind die Vorschriften der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) zu beachten.

- Alle im Baustellenbereich einzusetzenden Maschinen/Geräte sind vor erstmaligem Gebrauch und während des Betriebes arbeitstäglich mindestens augenscheinlich auf Dichtheit hinsichtlich Öl- und Treibstoffverlusten zu prüfen. Defekte Maschinen/Geräte dürfen nicht eingesetzt werden.
- Betankungsvorgänge an Baufahrzeugen und Arbeitsmaschinen dürfen nur auf geeigneten befestigten Flächen ausreichender Größe erfolgen.
- Im Baustellenbereich sind ölaufsaugende Mittel in ausreichender Menge bereitzuhalten.
- Es ist ein Alarm- und Maßnahmenplan zu erstellen, der den vor Ort arbeitenden Personen bekannt gemacht und vor Ort angebracht wird.
- Die vor Ort Tätigen sind nachweislich über eine Betriebsanweisung hinsichtlich des richtigen Verhaltens bei Störfällen und Leckagen zu unterrichten.
- Gelangen trotz aller anzuwendender Sorgfalt nicht nur unerhebliche Mengen an wassergefährdenden Stoffen in das Gewässer, ist die Feuerwehr unverzüglich zu informieren.
- Auf die allgemeinen Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung (§ 6 WHG), sowie auf die Bewirtschaftungsziele und auf das Reinhaltungsgebot für oberirdische Gewässer (§§ 27, 32 WHG) und für das Grundwasser (§§ 47 f. WHG) wird hingewiesen.
- Auf die Bußgeldbestimmungen nach § 123 LWG NW und § 103 WHG sowie auf die Straftatbestände der §§ 324 - 330 d des Strafgesetzbuches wird hingewiesen.

A.3.3 Natur- und Artenschutz, Landschaftspflege

a) Rechtzeitig zu Beginn der vorgezogenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen – und damit auch vor Baubeginn – ist eine spezielle Umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ), Fachrichtung Naturschutz, nach den Maßgaben des diesbezüglichen EBA-Leitfadens zu bestellen. Die VT hat sicher zu stellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden.

Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der UBÜ nach Maßgabe des Umweltleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

Bei Problemen oder Unklarheiten hat die UBÜ die Naturschutzbehörden (UNB/HNB), bez. Baumschutz sowie im Stadtgarten das Grünflächenamt zu informieren.

b) Dem Grünflächenamt ist vorab für den Bereich Stadtgarten eine Detailplanung der anzulegenden Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen vorzulegen.

- c) Rodungen, starke Rückschnitte und/oder Fällarbeiten dürfen nur außerhalb der Vogelbrutzeit (also außerhalb des Zeitraums vom 01.03 bis zum 30.09 eines jeden Jahres) durchgeführt werden.
- d) Eine über den dargelegten Eingriffsbereich hinausgehende Flächeninanspruchnahme ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklung (Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume etc.) hat in der der Eingriffsbewertung dargelegten Abgrenzung zu erfolgen.
- e) Für den Fall, dass naturschutzrechtliche Betroffenheiten ausgelöst werden, die über den Antragsgegenstand hinausgehen, ist der Sachbereich Planfeststellung des EBA Köln unverzüglich zu informieren.
- f) Vor Baubeginn sind am Bauort Artenschutzkartierungen vorzunehmen. Sich hieraus ergebende Schutz-, Vermeidungs- oder Kompensationsmaßnahmen sind vor Beginn der Durchführung mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Köln abzustimmen.
- g) Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder zum Ausgleich von Beeinträchtigungen, zum Schutz oder zur Gestaltung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sind zu beachten und durchzuführen.
- h) Räumlich tangierte und baubetrieblich gefährdete Gehölze sind regelkonform gegenüber den Einwirkungen des Baustellenbetriebs zu schützen.
- i) Die Flächen, bei denen zur Rekultivierung eine natürliche Sukzession geplant ist, sind zunächst durch Einsaat mit Regiosaatgut instand zu setzen.
- j) Mit der Umsetzung der Ausgleichs- sowie der Ersatzmaßnahmen ist frühestmöglich, jedoch spätestens unverzüglich nach Fertigstellung der Bauarbeiten zu beginnen.

A.3.4 Europäischer Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)

-entfällt-

A.3.5 Immissionsschutz

A.3.5.1 Baubedingte Lärmimmissionen

- a) Bei der Durchführung des Bauvorhabens ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen -(AVV-Baulärm) zu beachten. Sollten die Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB (A), oder ggfs. der den Immissionsrichtwert bereits überschreitende tatsächliche akustische Lärmvorbelastungspegel um mehr als 3 dB (A) überschritten werden, sind durch die VT nach dem Stand der Technik entsprechende

konkrete Schutz -und Lärminderungsmaßnahmen zu ergreifen (insbesondere Verwendung immissionsarmer Baumaschinen, Beschränkung der täglichen Betriebsdauern lärmintensiver Baumaschinen, regelmäßig anzustrebende Abschaltung von Baumaschinen in Arbeitspausen, immissionsoptimierte Aufstellung von technischen Arbeitsmitteln, Abschirmungsmaßnahmen. Die Baustelle ist in diesem Fall so einzurichten und zu betreiben, dass Geräusche verhindert werden, die nach Stand der Technik vermeidbar sind.

b) Die voraussichtlich erheblich von Baulärm Betroffenen sind frühzeitig und umfassend über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmwirkungen aus dem Baubetrieb zu informieren. Es ist eine Ansprechstelle zu benennen, an die sich von Baulärm Betroffene mit ihren Fragen wenden können (baulärmverantwortliche Stelle). Diese Stelle muss über eine ausreichende Fach- und Eingriffskompetenz verfügen, um den Sachverhalt zumindest in überschlägiger Form beurteilen zu können, und um ggfs. entsprechende Schutzmaßnahmen zu veranlassen.

c) Während der lärmintensiven Bauphasen ist ein dokumentiertes Lärmmonitoring durchzuführen. Die baulärmverantwortliche Stelle hat die tatsächlich auftretenden Lärmbelastungen durch regelmäßige baubegleitende Messungen zu überwachen und bezüglich der Wirkungen auf die Nachbarschaft der Baustelle zu beurteilen. Messung und Dokumentation müssen geeignet sein, die baubedingten Immissionen fachgerecht zu bewerten und sollen hinsichtlich des Umfangs und der Qualität in einem angemessenen Verhältnis zu den aufgeworfenen immissionsschutzrechtlichen Konflikten stehen.

d) Bei unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Baulärm hat die Vorhabenträgerin den Betroffenen Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen; entsprechende Vereinbarungen mit den Betroffenen sind schriftlich zu treffen. Solche unzumutbaren Beeinträchtigungen bestehen, wenn der nach der AVV Baulärm berechnete Immissionsrichtwert außerhalb des schutzbedürftigen Gebäudes 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts an mindestens zwei aufeinanderfolgenden Tagen bzw. Nächten überschreitet.

e) Bei einer durch die Messungen nachgewiesenen Überschreitung der Eingriffswerte bleibt die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen oder die Zuerkennung eines Anspruchs auf Entschädigung gemäß § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG vorbehalten.

Bemessungsgrundlagen der Entschädigung sind Dauer und Höhe der Pegelüberschreitung. Der Anspruch entfällt bezüglich der Wohnnutzung jedoch für den Zeitraum, in dem die VT den betroffenen Anwohnern Ersatzwohnraum bereitstellt.

Hinweis: Arbeiten zur Nachtzeit, die zur Störung der Nachtruhe geeignet sind, sind vom Grundsatz nach § 9 Abs. 1 Landes -Immissionsschutzgesetz (LImSchG) verboten. Für

zwingend erforderliche Nacharbeiten sieht der Gesetzgeber Ausnahmen vor. In begründeten Ausnahmefällen kann das Umwelt- und Verbraucherschutzamt (Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft) der Stadt Köln eine Ausnahmegenehmigung für Arbeiten während der Nachtzeit erteilen. Hierzu ist frühzeitig mit der Immissionsschutzbehörde Kontakt aufzunehmen.

A.3.5.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Die o. g. Nebenbestimmungen zur qualifizierten Baulärmminimierung, -vermeidung und -dokumentation gelten in ähnlicher Weise auch für mögliche Überschreitungen der Anhaltswerte für Erschütterungen im Wirkbereich der Baumaßnahme (siehe hierzu die einschlägigen Rechtsquellen des Erschütterungsschutzes).

Bei einer Überschreitung der Eingriffswerte bleibt die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen oder die Zuerkennung eines Anspruchs auf Entschädigung gemäß § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG vorbehalten. Bemessungsgrundlagen der Entschädigung sind Dauer und Höhe der Pegelüberschreitung. Der Anspruch entfällt jedoch für den Zeitraum, in dem die VT den betroffenen Anwohnern Ersatzwohnraum bereitstellt.

Bezüglich unvermeidbarer Erschütterungen an möglicherweise erheblich betroffenen Immobilien in der Nachbarschaft ist zwecks späterer Validierung potenziell möglicher Sachschäden ein diesbezügliches Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

A.3.5.3 Eisenbahnbetriebsbedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen

-entfällt-

A.3.5.4 Stoffliche Immissionen

Bei Bauarbeiten, die zu Staubentwicklungen führen können, ist insbesondere bei trockenen und windigen Witterungsverhältnissen erheblichen Staubemissionen durch geeignete Maßnahmen (z.B. Feuchthalten des Materials) zu begegnen.

A.3.6 Hinweise zu Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

- Vor Beginn der Bau- und Abbruchmaßnahmen ist der unteren Abfallwirtschaftsbehörde der Stadt Köln ein aktuelles Abfallverwertungs- und -entsorgungskonzept vorzulegen.
- Bei Wiedereinbau von mineralischen Ersatzbaustoffen ist die Ersatzbaustoffverordnung (EBV) zu beachten. Der geplante Einbau von Recyclingmaterial (Asche, Schlacke,

aufbereiteter Bauschutt und/oder Produkte aus diesen) ist anzeige- oder ggf. auch genehmigungspflichtig.

A.3.7 Denkmalschutz

- a) Die mit der Stadt Köln final abgestimmte bauliche Variante ist umzusetzen. Dabei sind die Randwegkonsolen als äußere Tragelemente in Flachbogenform durch vorgesetzte Torsionsbalken aus Stahl in optischer Anlehnung an den bestehenden klassischen Fachwerkbogen auszubilden.
- b) vor Beginn von Aushubarbeiten sind diese mit dem Römisch-germanischen Museum, Köln, als zuständigem Träger für die Belange der archäologischen Bodendenkmalpflege und des Bodendenkmalschutzes abzustimmen.
- c) Am Bauwerk sind dabei tierschonende und möglichst unauffällige Vorrichtungen zur Taubenabwehr zu installieren. Die Ausführungsdetails sind mit der Stadt Köln (untere Denkmalschutzbehörde) abzustimmen.

A.3.8 Brand- und Katastrophenschutz

- a) Während der gesamten Bauphase sind Feuerwehrezufahrten zu angrenzenden Gebäuden und Grundstücken zu ermöglichen. Diese sind grundsätzlich freizuhalten. Falls dies nicht gewährleistet werden kann, sind alternative Anfahrten frühestmöglich mit der Brandschutzdienststelle abzustimmen, damit der Brandschutz dauerhaft sichergestellt werden kann.
- b) Sofern während der gesamten Bauphase die Befahrbarkeit der Vogelsanger und Venloer Straße im Bereich der Eisenbahnüberführungen – auch kurzzeitig – für die Einsatzkräfte der Feuerwehr Köln nicht vollständig sichergestellt werden kann, ist dies der Brandschutzdienststelle frühestmöglich mitzuteilen, so dass dies kommuniziert und von anrückenden Kräften bei Einsätzen entsprechend berücksichtigt werden kann.
- c) Die Arbeiten sind bezüglich der geplanten Brandschutzsanierungen an der Stadtbahn frühzeitig mit dem Amt für Stadtbahnbau abzustimmen.

A.3.9 Hinweise zu Leitungen, öffentlichen Ver- und Entsorgungsanlagen

- Das Merkblatt zum Schutz der öffentlichen Abwasseranlage ist zu beachten.
- Der vorhandene Mischwasserkanal ist nicht bei den Stadtentwässerungsbetrieben (TöB Nr. 12, siehe unten) eingetragen. Hier muss ein Nachtrag erfolgen.

- Die einschlägigen Bestimmungen (z. B. Unfallverhütungsvorschriften), Sicherheits- und Schutzanweisungen der Versorgungsunternehmen sind zu beachten.
- Rechtzeitig vor Baubeginn muss mit den betroffenen Versorgungsunternehmen ein Koordinierungsgespräch für die gesamte Baumaßnahme geführt werden. Dabei ist auch ein Termin für eine örtliche Einweisung mit den Versorgungsunternehmen abzustimmen.
- Infrastrukturleitungen sind, soweit sie innerhalb der Baufläche liegen, während der Bauzeit in Abstimmung mit den zuständigen Eigentümern und gemäß deren Vorschriften möglichst in Betrieb zu halten und zu sichern. Ein möglichst unterbrechungsfreier Betrieb ist anzustreben.
- Die ausführenden Bauunternehmen sind anzuweisen, sich vor Baubeginn bei den betroffenen Versorgungsunternehmen aktuelle Planunterlagen und Informationen zu vorhandenen Leitungstrassen einzuholen.
- Werden unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel oder Leitungen aufgefunden, ist der betroffene Versorgungsunternehmer unverzüglich zu verständigen.
- Zu allen im Baufeld vorhandenen Kabeln und Leitungen Dritter ist grundsätzlich ein regelkonformer Sicherheitsabstand einzuhalten. Es sind Vorkehrungen zu treffen, um eine Beschädigung von Anlagen Dritter zu vermeiden. In direkter Leitungsnähe sind die Erdarbeiten nur mit besonderer Vorsicht auszuführen.

A.3.10 Straßen, Wege und Zufahrten

a) Die regelkonforme bauzeitliche Ausleuchtung der öffentlichen Verkehrsflächen ist zu gewährleisten. Etwaige baubedingte Anpassungsmaßnahmen der bestehenden Beleuchtungsanlagen sind möglichst frühzeitig mit der Rheinenergie AG abzustimmen.

b) Das Polizeipräsidium Köln (TöB Nr. 7, siehe unten) ist möglichst frühzeitig vor Baubeginn in die Abstimmung zur Durchführung der Baumaßnahmen, inklusive der Beratung hinsichtlich der Verkehrsführung und der Verkehrszeichenpläne, miteinzubeziehen.

A.3.11 Kampfmittel

Rechtzeitig vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen.

Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen.

A.3.12 Stadtplanung

Die Planung der dauerhaften straßenseitigen Unterleuchtungsanlage der Brückenbauwerke ist möglichst frühzeitig hinsichtlich der Berücksichtigung baulicher Vorkehrungen mit dem Ziel der Kostensenkung mit der Stadt Köln und der Rheinenergie AG abzustimmen.

A.3.13 Hinweise zum Arbeitsschutz

- Vor Beginn der Baudurchführung ist eine Gefährdungsbeurteilung nach § 5 des Gesetzes über die Durchführung von Maßnahmen des Arbeitsschutzes zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Beschäftigten bei der Arbeit (Arbeitsschutzgesetz – ArbSchG) vom 07.08.1996 (BGBl. I. S. 1246, in der aktuellen Fassung) aufzustellen. Auf Grund dieser Beurteilung ermittelte und notwendige Maßnahmen sind umzusetzen.
- Zur Abwendung von Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb sind bei Arbeiten im Gleisbereich die Sicherheitsregelungen der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle zu beachten.

A.3.14 Privatrechtliche Betroffenheiten

a) Bezüglich potenziell möglicher schädigender bau- und anlagenbedingter Einwirkungen auf räumlich tangierte Tunnelbauwerke der Stadtbahn ist ein diesbezügliches Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

b) Der Gastronomiebetrieb „Zum scheuen Reh“ Im Bahnhof Köln-West ist durch die baubedingte Inanspruchnahme des Außengastronomiebereiches und die daraus folgende vorübergehende Unmöglichkeit der gewerblichen Nutzung offenkundig erheblich beeinträchtigt. Falls das Pachtverhältnis der DB AG mit dem Gastronomiebetrieb über den Baubeginn hinaus ungekündigt weiterhin bestehen bleibt, ist der Pächter daher angemessen zu entschädigen.

Hinweise

- Die durch das Vorhaben bewirkten Eingriffe in Grundstücke Dritter sind so gering wie möglich zu halten.
- Die VT hat im Rahmen der §§ 22, 22a AEG i. V. m. dem Landesenteignungs -und -entschädigungsgesetz (EEG NW) die betroffenen Eigentümer wegen der erforderlichen

Grundinanspruchnahme sowie der etwaigen erforderlichen Änderung oder Beseitigung vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu entschädigen. Vor Baubeginn hat die VT eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung möglichst in Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern durchzuführen. Spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahme ist der festgehaltene ursprüngliche Zustand durch die Vorhabenträgerin wiederherzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen dem Bauvorhaben zuzurechnen sind. Falls eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands eines zur Bauausführung benötigten Grundstücks nicht möglich ist, hat die VT möglichst in Abstimmung mit den Eigentümern die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen oder die Eigentümer hierfür angemessen zu entschädigen.

A.3.15 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind

- dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln,
- der Stadt Köln (Liegenschaftsamt, UNB) und
- dem Landeskommmando Hessen des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

möglichst frühzeitig bekannt zu geben.

A.4 Zusagen der VT

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind (siehe hierzu die Ausführungen unter Kap. B.6.2).

A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.7 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Gegenstand des Bauvorhabens ist die Erneuerung der benachbarten EÜ Venloer und Vogelsanger Straße. Hierbei sollen alle alten Stahlbogen- Überbauten und Widerlager komplett zurückgebaut und auf Grundlage aktueller Regelwerke neu gebaut (genauer: erneuert) werden. Anschluss- und Zusammenhangsarbeiten sind obligat.

Die innerstädtisch gelegenen EÜ liegen im Bereich des Bahnhofs Köln-West und überführen die Strecken 2613, 2617, 2630 sowie 5 Bahnhofsgleise.

Die Anlagen liegen bei Bahn-km 1,131 bis 1,465 der Strecke 2630 Köln - Bingen Hbf.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG (VT) beantragte mit Schreiben vom 11.05.2016 (Datum des Antrags 10.05.2026), Az. I.NP-W-M-K (Antragsanschreiben), eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben. Der Antrag ging am 13.05.2016 beim EBA, Außenstelle Köln, ein.

Mit Schreiben vom 19.07.2016 wurde die VT um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 01.08.2016 wieder vorgelegt.

Damit war aufgrund der vorliegenden Antragsreife die Anstoßwirkung für das nachfolgende Verfahren gegeben, welches dann eingeleitet wurde

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 08.09.2016, Az. 641pa/002-2016#003, stellte das EBA fest, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, alte Fassung).

Mit Schreiben vom 08.09.2016 bat das EBA die Bezirksregierung Köln als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Bezirksregierung Köln bat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TöB) um Stellungnahme:

Lfd. Nr.	TöB
1	Bezirksregierung Köln, Dezernat 25 (Verkehr)
2	Bezirksregierung Köln, Dezernat 32 (Regionalplanung)
3	Bezirksregierung Köln, Dezernat 35 (Städtebau- und Denkmalschutz)
4	Bezirksregierung Köln, Dezernat 51 (Höhere Naturschutzbehörde)
5	Bezirksregierung Köln, Dezernat 55 (Arbeitsschutz)
6	Stadt Köln
7	Polizeipräsident Köln
8	Bezirksregierung Düsseldorf, Kampfmittelräumdienst
9	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
10	RheinEnergie AG (Interessen werden im Verfahren von TöB Nr. 11 wahrgenommen)
11	Stadtwerke Köln GmbH (vertritt in ihrer Stellungnahme im Anhörungsverfahren auch die Interessen der TöB Nrn. 10 und 13, sowie der Kölner Verkehrsbetriebe AG und der Häfen- und Güterverkehr Köln AG)
12	Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR
13	Rheinische Netzgesellschaft mbH (Interessen werden im Verfahren von TöB Nr. 11 wahrgenommen)
14	Deutsche Telekom AG
15	Unitymedia Kabel BW GmbH
16	DB Kommunikationstechnik GmbH
17	Vodafone D2 GmbH
18	NetCologne GmbH
19	PLE.doc GmbH
20	Westnetz GmbH, Regionalzentrum Westl. Rheinland

Lfd. Nr.	TöB
21	Westnetz GmbH Dortmund
22	Eisenbahn-Unfallkasse
23	GO.Rheinland GmbH (vormals Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH)
25	Amt für Denkmalpflege im Rheinland, LVR (nachträgliche Beteiligung, siehe unten unter Kap. B.1.3.4)

Die Anhörung der zu beteiligten Träger Öffentlicher Belange erfolgte zeitgleich mit der Offenlage (Ausnahmen: Nrn. 24 und 25).

Von den TöB mit den laufenden Nummern 2, 14 und 15 gingen keine Stellungnahmen ein.

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die öffentliche Bekanntmachung erfolgte ortsüblich durch Amtsblattveröffentlichung bei der Stadt Köln (Amtsblatt Nr. 2 vom 11.01.2017).

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben lagen auf Veranlassung der Anhörungsbehörde bei der Stadt Köln vom 16.01.2017 bis zum 15.02.2017 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden aus.

Gem. § 27a VwVfG wurden der Inhalt der ortsüblichen Bekanntmachung und die Planunterlagen auch auf der Internetseite der Bezirksregierung Köln veröffentlicht.

Ein nicht ortsansässiger betroffener Grundstückseigentümer wurde von der Stadt Köln mit Schreiben vom 11.01.2017 über die Offenlage der Planunterlagen informiert.

Die Frist zur Erhebung von Einwendungen endete mit Ablauf des 01.03.2017.

Im Rahmen der Auslegung und nachfolgend gingen keine Einwendungsschreiben ein.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde benachrichtigte die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen (hier: über das Landesbüro der Naturschutzverbände, Oberhausen) am 13.12.2016 über die Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG und gab ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme.

Es gingen nachfolgend Stellungnahmen vom NABU, Stadtverband Köln, sowie vom BUND, Köln, ein.

B.1.3.4 Anhörungsverfahren zur 1. Planänderung (1. Deckblattverfahren)

Erst im Anhörungsverfahren fiel behördlicherseits auf, dass beide EÜ kurz vor Antragstellung zum Verfahren unter Denkmalschutz gestellt wurden. Die diesbezüglichen denkmalrechtlichen Belange wurden bis dahin in der Planung nicht berücksichtigt.

Die VT legte zwischenzeitlich Erwiderungen zum Ursprungsverfahren vor. In diesem Rahmen wurde auch eine geänderte Umwelterklärung mit Datum vom 07.06.2018 nachgereicht, sowie ein (gesetzlich nicht geforderter) Umwelt(-verträglichkeits-)bericht, der die denkmalrechtliche Betroffenheit korrekt berücksichtigte.

Da dies eine nicht unwesentliche Änderung der Planunterlagen bedeutete und die Denkmalbehörden erstmals betroffen waren, entschied das EBA auf Nachfrage durch die Anhörungsbehörde, die Änderungen in einem 1. Deckblatt darzustellen.

Nach hiesiger vertiefter Prüfung wurde der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 10.07.2018 daher näher begründet mitgeteilt, dass die geänderten Betroffenheiten keine UVP Pflicht auslösten, da erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 12 UVPG (a.F.) im Sinne einer wirksamen Umweltvorsorge zu berücksichtigen wären, auch jetzt nicht zu besorgen waren.

Anschließend wurden durch die Anhörungsbehörde die durch das 1. Deckblatt denkmalrechtlich betroffenen TöB - dies waren die bisherigen lfd. Nrn. 3 und 6 - sowie die neue Nr. 25 (Amt für Denkmalpflege im Rheinland, LVR) und das Landesbüro der Naturschutzverbände isoliert im Rahmen eines vereinfachten Verfahrens direkt angehört. Eine vereinfachte Anhörung bot sich als geeignetes Verfahren an, da der Kreis der durch das Deckblatt erstmals in Denkmalangelegenheiten Betroffenen bekannt war.

Den Schreiben wurden gleichzeitig die Gegenäußerungen der VT zum Ursprungsverfahren beigelegt.

Das Landesbüro der Naturschutzverbände oder über das Landesbüro beteiligte Umwelt- und Naturschutzvereinigungen äußerten sich nicht zum Deckblattantrag. Die Denkmalbehörden hielten Bedenken aufrecht (TöB 3 und 6) bzw. äußerten diese erstmals (TöB 25).

B.1.3.5 Erörterung

Die Anhörungsbehörde verzichtete gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG (alte Fassung) auf eine Erörterung.

Stattdessen wurde im Hinblick auf die bestehenden denkmalrechtlichen Bedenken seitens der Anhörungsbehörde am 04.12.2018 unter Beteiligung der Stadt Köln, dem Amt für

Denkmalpflege im Rheinland sowie der oberen Denkmalbehörde und der VT ein Abstimmungstermin durchgeführt.

Die VT erweiterte diesbezüglich ihre Erwiderung. Diese wurde den Beteiligten am 27.11.2018 zur Vorbereitung auf den Abstimmungstermin übersandt.

Es wurde keine Einigung erzielt, die Bedenken wurden aufrechterhalten. Über den Termin wurde ein Ergebnisvermerk erstellt.

B.1.3.6 Anhörungsverfahren zur 2. Planänderung (2. Deckblattverfahren)

Am 13.06.2023 wurden seitens der VT überarbeitete Planunterlagen eingereicht.

Mit Schreiben vom 11.08.2023 legte das EBA fest, dass aufgrund erneuter Änderungen des Plans ein weiteres Deckblattverfahren durchzuführen sei.

Diese betrafen ausschließlich denkmalrechtliche Belange sowie Planungsänderungen in Bezug auf die Rettungswege.

Auf eine Offenlage wurde erneut verzichtet. Die Anhörung wurde in vereinfachter Form fortgesetzt.

Entgegen der in zuvor stattgefundenen Abstimmungen der VT mit den Denkmalbehörden im Sinne einer Realisierung der EÜ in klassischer Stabbogenform sollte nun der Neubau beider Brücken, wie ursprünglich geplant, in moderner Trogbauweise erfolgen.

Die Planunterlagen waren teilweise farblich falsch dargestellt und es war nicht erkennbar, welche Änderungen zum 1. und zum 2. Deckblatt vorgenommen wurden. Daher waren die Änderungsunterlagen von der VT zu überarbeiten.

Nach Vorlage der nunmehr korrigierten Unterlagen am 26.09.2023 wurde seitens der Anhörungsbehörde die TöB Nrn. 3, 6, und 25 am Anhörungsverfahren zum 2. Deckblatt beteiligt.

Die eingegangenen Stellungnahmen der beteiligten TöB wurden der VT mit der Bitte, die Erwiderung entsprechend zu erweitern, am 30.11.2023 übersandt.

Mit Schreiben vom 13.03.2024 ging die erweiterte Erwiderung ein. Begleitend wurde seitens der VT um Durchführung eines erneuten Abstimmungstermins gebeten.

Den Beteiligten wurde die erweiterte Erwiderung - verbunden mit der Einladung zu einem denkmal- und artenschutzrechtlichen Abstimmungstermin am 03.06.2024 übersandt.

Der Termin wurde noch einmal verlegt und fand schließlich am 23.07.2024 bei der Anhörungsbehörde in Köln statt.

Am Abstimmungstermin nahmen Vertreter der TöB Nrn. 3, 6, 25, sowie die VT und das EBA teil.

Eine Einigung bezüglich der denkmalrechtlichen Bedenken wurde abermals nicht erzielt. Hinsichtlich des der langen Verfahrenslaufzeit geschuldeten Mangels mittlerweile veralteter artenschutzrechtlicher Dokumente sagte die VT zu, diese noch überarbeiten zu wollen.

Über den Termin wurde ein Ergebnisvermerk erstellt.

Mit Schreiben vom 26.07.2024 wurden der VT die Erledigungserfordernisse, die sich aus dem Abstimmungstermin ergaben, übersandt.

Per E-Mail vom 16.12.2024 übersandte die VT eine entsprechende Stellungnahme nebst Anlagen an die Anhörungsbehörde.

Wie im Protokoll über den Abstimmungstermin vereinbart, wurden diese Dokumente den TöB Nrn. 3, 4, 6, 25, sowie der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Köln und dem Landesbüro der Naturschutzverbände, Oberhausen, übersandt.

Am 23.01.2025 teilte die VT mit, dass sie an der sich im Verfahren befindlichen Planung Abriss/Neubau festhält. Dies begründete sie ausführlich.

Sie übersendete außerdem auch einen mit TöB Nr. 6 abgestimmten denkmalrechtlichen Kompromissvorschlag (siehe hierzu im Einzelnen Kapitel B.4.13).

In diesem Zuge bat die VT um Beendigung des Anhörungsverfahrens und Entscheidung des bestehenden Dissenses durch das EBA.

Auch dieses Schreiben wurde der den vorgenannten TöB m. d. Bitte zur Kenntnis gegeben, sich nunmehr letztmalig und abschließend zu äußern.

Entsprechende abschließende Stellungnahmen gingen in der Folge von den TöB Nrn. 3, 4 und 6 ein. Bedenken werden abschließend von TöB 4 und 6 nicht mehr geäußert.

TöB Nr. 25 schließt sich bez. der denkmalrechtlichen Thematik der Stellungnahme des TöB Nr. 3 an. Beide TöB äußern weiterhin Bedenken gegen die präferierte Bauvariante eines kompletten Abrisses und Neubaus.

Eine Stellungnahme des Landesbüros der Naturschutzverbände, Oberhausen, bzw. der anhängigen Verbände erfolgte nicht.

B.1.3.7 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Schreiben vom 25.04.2025 legte die Anhörungsbehörde dem EBA eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG vor. Die Anhörungsbehörde äußert abschließend keine Bedenken gegen das Vorhaben.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG).

B.2.3 Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, Nummer 14.8.3 der Anlage 1 zum UVPG.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 08.09.2016, Az. 641pa/002-2016#003, stellte das EBA aufgrund des durchgeführten Screenings fest, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, alte Fassung). Nach Korrektur der Umwelterklärung durch die VT (Schreiben vom 07.06.2018) wurde das Screening hier im Haus diesbezüglich erneut durchgeführt. Es blieb bei der verfügbaren und veröffentlichten Feststellung von 2016, dass keine UVP-Pflicht bestünde. Eine Korrektur der verfahrensleitenden Verfügung erfolgte daher nicht.

B.2.4 Planrechtfertigung

Das Bauvorhaben hat im Wesentlichen die Erneuerung der EÜ Venloer und Vogelsanger Straße zum Gegenstand. Hierbei sollen alle alten Stahlbogen-Überbauten und Widerlager abgebrochen und auf Grundlage aktueller technischer Regelwerke erneuert werden. Anschluss- und Zusammenhangsarbeiten sowie die Einrichtung baulich benötigter Zuwegungen und Flächen sind obligat.

Die innerstädtisch gelegenen EÜ liegen im Bereich des Bahnhofs Köln-West und überführen die Strecken 2613, 2617, 2630 sowie 5 Bahnhofsgleise.

Die Baumaßnahmen sind dem schlechten baulichen Zustand der Brückenbauwerke geschuldet und dienen der Erneuerung. Die Maßnahmen sind erforderlich, um die weitere Verfügbarkeit der Strecken 2630 (Köln-Bingen), 2613 (Köln Hbf.-Köln West) sowie 2617 (Köln West-Köln Ehrenfeld) dauerhaft zu gewährleisten und den vorhandenen Streckenstandard einzuhalten. Beide Brückenbauwerke sollen nun für eine Reisegeschwindigkeit der Schienenfahrzeuge von 120 km/h bemessen werden.

Die geplanten Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich an und zwischen den Überführungen sollen gemeinsam für die Andienung beider Bauwerke genutzt werden.

Die Planung zielt auf die langfristige Verfügbarkeit der Schieneninfrastrukturanlagen und auf die gleichzeitige Optimierung der eisenbahnverkehrlichen Verhältnisse ab, und ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

Gemäß § 1 Absatz 3 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) liegt für die Maßnahme auch ein vordringlicher Bedarf vor (Zusammenhang zum Großknoten Köln), sie ist daher von überragendem öffentlichen Interesse.

B.2.5 Variantenentscheidung

-siehe Ausführungen unter Kap. B.2.6.5 a)-

B.2.6 Würdigung des Fachrechts

B.2.6.1 Gewässerschutz

a) Kritik und Forderungen der Stadt Köln

TöB Nr. 6 (Stadt Köln) erhebt zunächst Forderungen wasserwirtschaftlicher und gewässerschutzrechtlicher Art.

Nach verfahrensbegleitenden Abstimmungen mit der VT können die Bedenken ausgeräumt werden.

TöB 6 äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

b) Hinweise der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR

TöB Nr. 12 (Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR) äußert Hinweise zur Beachtung von Regelwerken, und zur Notwendigkeit von Eintragungen des vorhandenen Mischwasserkanals.

Diese bilden die Basis für Nebenbestimmungen unter Kap. A.3.

Die Umsetzung wird seitens der VT zugesagt.

TöB 12 äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

c) Nebenbestimmungen

Die Auflagen dienen dem besonderen Schutz der Gewässer. Der geplante Bauablauf wird durch die besonderen Vorsichtsmaßnahmen nicht erschwert, das Risiko für die Umwelt aber vermindert. Die Auflagen sind auch zumutbar.

Bei antragsgemäßer Ausführung und Beachtung der verfügbaren Nebenbestimmungen ist davon auszugehen, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu besorgen sind.

B.2.6.2 Natur- und Artenschutz, Landschaftspflege

a) Kritik und Forderungen der Stadt Köln, hier: Eingriffe in den Stadtgarten

TöB Nr. 6 (Stadt Köln) erhebt zunächst Forderungen hinsichtlich der baubedingt notwendig werdenden Zufahrtswege, die einen vorübergehenden Eingriff in den „Stadtgarten“ (ein geschützter Landschaftsbestandteil nach § 29 Landschaftsgesetz NRW) bedingen. TöB 6 weist auf die alternative Möglichkeit der Nutzung des von Norden aus dem Mediapark kommenden Wegs hin, der entlang der Bahntrasse verläuft. Dieser Weg mündet auf eine von der VT genutzten Fläche. Hier könne auf dieser bereits genutzten Fläche eine Rampe errichtet werden ohne in den geschützten Stadtgarten eingreifen zu müssen.

Die VT erwidert, dass die Rampe im Stadtgarten die einzig praktikable, wirtschaftlichste und den ohnehin schon jetzt hochbelasteten Straßenverkehr und die Umwelt am wenigsten belastende Lösung für die Baustellenlogistik ist.

Die VT erwidert weiterhin, dass die Brückenbauarbeiten hauptsächlich auf Straßenebene stattfinden, anders als bei Oberbauarbeiten oder den Arbeiten, die nur auf dem Bahndamm stattfinden. In der Bauphase müssten Materialien und Geräte für den Abbruch der bestehenden Widerlager und Überbauten und auch für den Neubau der Brücke von der Straße zur Baustelleneinrichtungsfläche transportiert werden. Auch Baugeräte müssten kurzfristig innerhalb eines Baufortschrittes umgesetzt werden können. Um den Bauablauf nicht unnötig zu erschweren oder zu verunmöglichen ist dies nur durch eine direkte Rampe (über den Stadtgarten) möglich.

Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Die Argumentation der VT ist plausibel und nicht zu beanstanden. Die Vorteile der Lösung überwiegen klar die Nachteile der vorübergehenden Betroffenheit des geschützten Landschaftsbestandteils. Die Andienung der Baufläche über eine Rampe im Stadtgarten ist die einzig praktikable, wirtschaftlichste und umweltverträglichste Lösung, und daher alternativlos.

Im gleichen Zusammenhang stehen Forderungen nach einer möglichst vollständig anzustrebenden Abwicklung der Materialtransporte über die Schiene und die Forderung, dass mögliche Verunreinigungen durch Baustellenverkehr im Straßenraum möglichst zu vermeiden seien.

Die Umsetzung der Forderungen wird seitens der VT zugesagt.

b) Kritik und Forderungen des NABU e.V., Stadtverband Köln

Der NABU erhebt zunächst Forderungen und äußert auch Kritik an der landschaftspflegerischen Planung, insbesondere seien der Ist-Zustand der historischen Bauwerke (1) nicht beschrieben, und der Erhalt als Planungsvariante nicht berücksichtigt worden. Auch die fehlende Darstellung des Umfangs der Betroffenheit des geschützten Landschaftsbestandteils (2) sei nicht in der erforderlichen Tiefe landschaftspflegerisch beschrieben.

Zudem äußert er allgemeine Kritik an nicht zu erwartender Verbesserung der bahnverkehrsbedingten Lärmsituation, langjähriger Betroffenheit des Stadtgartens und der Anwohner durch baubedingte Immissionen, Störungen des Umfeldes durch vermutlich fehlende Sensibilität im Zusammenhang mit straßenseitiger Beleuchtung und Verschlechterung des Landschaftsbilds.

Die VT erwidert, dass eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit nicht vorgesehen sei. Daher sei auch kein baulicher Eingriff im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung gegeben.

Die allgemeine Kritik wird zurückgewiesen (siehe auch grundsätzliche Ausführungen zu Stellungnahmen unter Nr. B.3.1).

Die spezielle Kritik zu (1) ist berechtigt, da die denkmalrechtliche Betroffenheit zunächst planungsseitig nicht erkannt wurde. Im nachfolgenden Deckblattverfahren wurde die Belange dann aber planungsseitig berücksichtigt. Im Zuge der erneuten Beteiligung – mit entsprechend ergänzten Dokumenten - ging dann keine Äußerung des NABU mehr bei der Anhörungsbehörde ein.

Zu (2) Die Kritik wird zurückgewiesen. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan ist die thematische Auseinandersetzung mit dem Eingriff in den Stadtgarten in ausreichender Tiefe in Form einer Konfliktanalyse erfolgt.

Hiernach wird die Inanspruchnahme im Rahmen eines temporären Eingriffs beschrieben. Weiter: Eine erhebliche Verminderung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbildes würde hierdurch aufgrund der relativ gesehen geringen Angriffsfläche nicht hervorgerufen. Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion seien während der Bauzeit gegeben. Die Wegeverbindungen würden aber aufrechterhalten. Nach Beendigung der Baumaßnahme würden die Flächen entsprechend dem Ausgangszustand wiederhergestellt.

Diese landschaftspflegerische Würdigung ist nicht zu beanstanden.

Die Erwiderung der VT zum eisenbahnbetrieblichen Lärmschutz ist plausibel und korrekt.

Teilweise münden die Forderungen auch in Nebenbestimmungen unter Kap. A.3 (betrifft auch ähnliche Forderungen landschaftspflegerischer Art, die seitens der Naturschutzbehörden geäußert wurden). Die Umsetzung der Forderungen wird seitens der VT zugesagt.

Bezüglich der Würdigung der Kritik am Eingriff in den Stadtgarten siehe auch Ausführungen unter Kap. B.2.6.2 a) oben, bez. geforderter Beleuchtungskonzepte siehe auch Ausführungen unter Kap. B.2.6.10 unten.

c) Kritik und Forderungen des BUND, Köln

Der BUND äußert zunächst Kritik an der formalen Abwicklung (1) des Anhörungsverfahrens. Darüber hinaus kritisiert er sowohl die Planung, zwei Brücken in einem Verfahren zusammen zu fassen (2), erhebt aber auch fachrechtliche Kritik und entsprechende Forderungen (3).

Zu (1): Der BUND kritisiert Erschwernisse durch eine seiner Meinung nach ungeeignete Form (fordert Papierunterlagen) und Umfang (Planunterlagen hätten nicht vorgelegen, Informationen nur aus dem Amtsblatt) im Beteiligungsverfahren.

Die Kritik wird zurückgewiesen. Die formalen Anforderungen im Anhörungsverfahren wurden durch die Anhörungsbehörde rechtskonform durch Offenlage der Papierpläne zur Einsicht bei der Stadt Köln und Veröffentlichung der Unterlagen im Internet erfüllt.

ZU (2): Der BUND zweifelt die Rechtmäßigkeit der Zusammenfassung der Erneuerung der beiden EÜ in einem Planfeststellungsverfahren an. Die Eingriffe in Natur und Landschaft, die Inanspruchnahme von Flächen Dritter und sonstige Beeinträchtigungen müssten konkret einem Planverfahren zugeordnet werden. Die Begründung der VT, eine gemeinsame Baustelleneinrichtungsfläche nutzen zu wollen, genügt ihm nicht.

Die Kritik wird zurückgewiesen. Sämtliche Eingriffe, Inanspruchnahmen und Beeinträchtigungen wurden für jedes der Bauwerke separat untersucht.

Die beiden Bauwerke überführen die gleichen Strecken und sind nah benachbart. Durch die örtliche Nähe und die Gleichartigkeit der geplanten Maßnahmen sind die anzuhörenden Träger Öffentlicher Belange identisch.

Durch die Befassung mit beiden Erneuerungsmaßnahmen in einem Planfeststellungsverfahren ergeben sich Synergieeffekte aber nicht allein bezüglich einer einfacheren Prozessführung, sondern auch in der Ausführung, z. B. bei der Einrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen, bei der Koordinierung im Bauablauf und bei der Führung des Individualverkehrs während der Bauzeit.

Ein wesentlicher Nachteil oder gar rechtlicher Verstoß, die beiden Bauwerke in einem Planfeststellungsverfahren durchzuführen, liegt nicht vor.

Zu (3): Inhaltlich erhebt der BUND Bedenken gegen eine seiner Meinung nach vermutlich zu konservative Eingriffsbewertung. Er vermutet – ohne Kenntnis der Planunterlagen - zudem, dass keine Ausgleichsmaßnahmen, sondern lediglich trassenferne Ersatzmaßnahmen geplant seien, und dass lediglich eine Ersatzgeldzahlung geleistet werde. Eine Konkretisierung oder Ergänzung seiner Stellungnahme erfolgt nach nachgeholter Übersendung der Planunterlagen in Papierform nicht.

Die Kritik wird zurückgewiesen. Sie beruht nur auf Vermutungen. Die planungsseitige Eingriffsbewertung ist nicht zu beanstanden.

Die Naturschutzbehörden und das Grünflächenamt gaben fachliche Stellungnahmen auf Grundlage der vorliegenden Planunterlagen ab. Diesbezügliche Kritik wurde nicht geäußert. Die Stellungnahmen wurden auch entsprechend gewürdigt (siehe hierzu auch die Ausführungen in diesem Kapitel unter a) und d)).

d) Nebenbestimmungen

Die Nebenbestimmungen im tenorierenden Teil, die zum Teil auch mit bereits planungsseitig berücksichtigten Festlegungen korrespondieren, dienen der besonderen Umweltvorsorge. Ihre Präsenz soll ihre Beachtung verstärken.

Andere Auflagen, wie die Festlegung der Bestellung einer umweltfachlichen Bauüberwachung, sind aus naturschutzrechtlichen Erwägungen heraus geboten. Sie erscheinen geeignet, der Vermeidung, der Minimierung oder dem Ausgleich der Folgen des Eingriffs (z. B. bez. der vorübergehenden Beeinträchtigungen des Landschaftsschutzgebietes „L 16 – Innerer Grüngürtel“ und des geschützten Landschaftsbestandteils „LB 1.02 - Stadtgarten“) zu dienen. Der Bauherr wird hierdurch nicht unverhältnismäßig belastet, der Bauablauf nicht unverhältnismäßig erschwert, die Umwelt aber effizienter geschützt. Die Auflagen sind somit im Sinne der Umweltvorsorge und der Eingriffsfolgenbewältigung sinnvoll und auch zumutbar.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer möglichst aktuellen Artenschutzkartierung, der geplanten landschaftspflegerischen Vermeidungsmaßnahmen, sowie der umweltfachlichen Baubegleitung sind im Zusammenhang mit der Baumaßnahme keine Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des § 44 Abs.1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zu erwarten. Die Notwendigkeit weiterer Regelungen besteht von hier aus nicht.

Entsprechende Forderungen der Höheren und Unteren Naturschutzbehörden (TöB Nrn. 4 und 6) münden zum Teil auch in Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter Kap. A.3. Die Umsetzung dieser Forderungen wird seitens der VT zugesagt.

Die TöB 4 und 6 äußern nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

B.2.6.3 Immissionsschutz

a) Kritik und Forderungen der Stadt Köln

TöB Nr. 6 (Stadt Köln) erhebt zunächst Forderungen immissionsschutzrechtlicher Art.

Entsprechende Forderungen münden zum Teil auch in Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter Kap. A.3. Die Umsetzung dieser Forderungen wird seitens der VT zum großen Teil zugesagt.

TöB 6 äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

b) Nebenbestimmungen

Einen rechtssicheren Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm liefert die AVV Baulärm. Darin sind Immissionsrichtwerte für den Tages- und Nachtzeitraum festgelegt, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann. Soweit bei der Realisierung des beantragten Bauvorhabens die Richtwerte der AVV Baulärm eingehalten werden, sind keine (weiteren) Maßnahmen der Baulärmvermeidung und -beschränkung und keine Schutzauflagen i. S. d. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG erforderlich. Wenn bei der Realisierung der beantragten Baumaßnahme die Richtwerte der AVV Baulärm nicht eingehalten werden, ist der Bauherr gem. § 22 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) verpflichtet, die Baumaschinen und die Baustelle so zu betreiben, dass Baulärm, der nach dem Stand der Technik vermieden werden kann, tatsächlich vermieden wird und der nach dem Stand der Technik unvermeidbare Baulärm auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt bleibt.

Nicht zu vernachlässigen in diesem Zusammenhang ist die hohe Lärmvorbelastung aus dem Schienen- und Straßenverkehr im Baubereich, die eine geringere Bemessung der Schutzwürdigkeit, als in den gebietsbezogenen Immissionsrichtwerten festgelegt ist, rechtfertigt. Demnach wird bei einer Überschreitung der gebietsspezifischen Immissionsrichtwerte zwar von Belästigungen der Anwohner während der Bauzeit ausgegangen, jedoch werden diese nicht grundsätzlich als unzumutbar erachtet, wenn sie nicht über längere Zeiträume Pegel von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts überschreiten.

Solchen wesentlichen Beeinträchtigungen, die auch Art. 2 Abs. 2 bzw. 14 Abs. 1 des Grundgesetzes betreffen können, wird durch die Nebenbestimmung zur Angebotspflicht von Ersatzwohnraum im Ereignisfall Rechnung getragen.

Grundsätzlich ist der Begriff des „Immissionsrichtwertes“ i. S. d. Nummer 3 der AVV Baulärm nicht schematisch dahingehend zu verstehen, dass jede Überschreitung unzumutbar wäre. Nummer 5.2 der AVV Baulärm sieht vor, dass in bestimmten Fällen trotz einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte von einer Stilllegung von Baumaschinen abgesehen werden kann, wenn im konkreten Fall keine anderen Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung baubedingter Schallimmissionen (mehr) zur Verfügung stehen.

Unter der Voraussetzung einer vollständigen Erfüllung der Vermeidungs- und Minimierungsgebots (vgl. § 22 Abs. 1 BImSchG) ergibt sich für eisenbahnrechtliche Planvorhaben allein aus einer absehbaren verbleibenden Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm keine mehr als unwesentliche Beeinträchtigung der Rechte anderer. Die Regelungen nach Nr. 5.2 der AVV Baulärm, nach denen von einer

Stilllegung von Baumaschinen trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte abgesehen werden kann, wenn die Bauarbeiten im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind, und ohne Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können, sind grundsätzlich – für das Bauvorhaben begünstigend - auch auf Forderungen nach Betriebszeiteinschränkungen übertragbar.

Das hier beantragte und planfestgestellte Bauvorhaben ist im öffentlichen Interesse dringend geboten, und Beschränkungen der Betriebszeiten von Baumaschinen wären mit teils erheblichen Bauzeitverlängerungen verbunden, so dass im Ergebnis das Vorhaben nicht termingerecht fertiggestellt werden könnte. Eine Betriebszeitenregelung wäre insofern untunlich für das Gesamtvorhaben. Auflagen zur Verminderung von Baulärm durch Beschränkung der Betriebszeiten der Baustelle werden daher von hier aus nicht formuliert. Zur Beschränkung der baubedingten Immissionsauswirkungen auf ein unumgängliches Mindestmaß hat sich die VT bereits planungsseitig, und später auch im Erwiderungsprozess zu Maßnahmen und Regelungen verpflichtet, die sie bei der Bauausführung umsetzen will, wie z. B. die Bestrebung, lärmintensive Bautätigkeiten nach Möglichkeit nur in der Tagzeit durchführen zu wollen.

Flankierend zum selbstauferlegten und auf einem Baulärmgutachten (Planunterlage 11.6) basierenden Maßnahmenpaket der VT werden zusätzlich zur Sicherstellung einer vollständigen Erfüllung des Vermeidungs- und Minimierungsgebotes rein vorsorglich die unter Kap. A.3 (oben) genannten Nebenbestimmungen in die Zulassung aufgenommen. Diese erscheinen geeignet, baubedingte erhebliche Belästigungen durch Lärmimmissionen gemäß dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu vermindern, und damit dem nachbarschaftlichen Immissionsschutzgebot Rechnung zu tragen. Sie erschweren den Bauablauf nicht erheblich, verhindern oder vermindern aber effektiv schädliche Umweltauswirkungen. Die Durchführung der Maßnahmen ist zumutbar.

Bauliche erhebliche Erschütterungsimmissionen, die sich schädigend auf die benachbarte Gebäudesubstanz auswirken könnten, bzw. die zu Betroffenheiten bei Menschen in der Nachbarschaft führen könnten, sind zunächst nicht zu erwarten.

Durch die Baumaßnahme werden keine Ansprüche auf Lärmvorsorge gemäß § 41 BImSchG i. V. m. der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ausgelöst.

B.2.6.4 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

TöB Nr. 6 (Stadt Köln) erhebt zunächst Forderungen und äußert Hinweise abfall- und bodenschutzrechtlicher Art.

Entsprechende Forderungen bilden zum Teil die Grundlage für Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter Kap. A.3. Die Umsetzung dieser Forderungen wird seitens der VT zugesagt.

TöB 6 äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

B.2.6.5 Denkmalschutz

a) Brückenbauwerke

Sachverhalt

TöB Nrn. 3 (Bezirksregierung Köln, Dezernat 35 (Städtebau- und Denkmalschutz), 6 (Stadt Köln) und 25 (Amt für Denkmalpflege im Rheinland, LVR) erheben Bedenken, lehnen den Abriss der alten Brücken und einen Neubau in Trogbauweise ab und sprechen sich für den Erhalt, bzw. die Sanierung der bisherigen denkmalgeschützten Bogenform aus.

Mit Stellungnahme vom 05.09.2018 bezweifelt TöB 3 die Notwendigkeit des Abrisses beider EÜ, die auf dem Abwägungsergebnis zweier gutachterlichen Stellungnahmen zum statisch-konstruktiven Zustand der Brücken basiert.

Eine eigene technisch-baufachliche Prüfung des Dezernats dieser Gutachten ergab, dass zwar Sanierungsbedarf bestünde, aber für die Gleise 8-12 beider Bauwerke die Nachweise der Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit erbracht wurden und keine Notwendigkeit eines Abrisses erforderlich sei.

Das Dezernat rügt, dass bezüglich der Widerlager in den statisch-konstruktiven Stellungnahmen keine Aussagen getroffen werden und von der VT auch weitergehende Untersuchungen nicht vorgenommen wurden.

Zudem ist das TöB 3 der Meinung, dass für die Streckengleise 2-4 und 7 ein Ersatzneubau in heutiger Bauweise und der historischen Erscheinungsform möglich sei.

In der Erwiderung der VT wird einem Teil der Aussagen der Oberen Denkmalbehörde widersprochen. Zu anderen Aspekten wie weitere Nutzbarkeit der Widerlager oder Standsicherheit seien weitere Untersuchungen, Nachweise und Gutachten erforderlich.

Die VT weist darauf hin, dass bei Beibehaltung der Bogenform der Brücken das Risiko eines Anpralls des Individualverkehrs weiterhin besteht, da die regelkonforme durchgehende lichte Mindesthöhe der Bauwerke über der Straßenoberfläche von 4,50m nicht realisiert werden könne. Die Demontage und Montage der Überbauten könne zudem nur unter gravierenden Gleis- und Straßensperrungen erfolgen, da keine Hilfsbrücken eingesetzt werden könnten.

Sie macht zudem auf die starke Lärmentwicklung bei einer Entfernung der Nieten aufmerksam. Ziel der VT ist die Weiterentwicklung der Infrastruktur und deren regelkonforme Anpassung an die Anforderungen des heutigen Verkehrs.

Zudem weist die darauf hin, dass in der Stellungnahme von TöB 3 eine teilweise veraltete Technik zu Grunde gelegt wird, welche im Regelwerk der DB AG nicht vorgesehen sei, die Umsetzung würde zu Nachteilen in der Unterhaltung führen und Ausnahmegenehmigungen erfordern.

Anliegend zur Gegenäußerung der VT zu den Stellungnahmen der Oberen Denkmalbehörde und der Stadt Köln wird eine ergänzende Stellungnahme vorgelegt, in der explizit die Vor- und Nachteile einer Sanierung bzw. eines Abrisses und Neubaus aufgezählt werden, sowie weitere Aussagen zu Gutachten und Bauverfahren getroffen werden.

Grundsätzlich besteht immer noch der Konflikt, dass die Denkmalbehörden den Erhalt der Brücken fordern. Falls dies nicht möglich ist, wird seitens der Denkmalbehörden das städtebauliche Ziel eines Neubaus in Bogenform ähnlich dem Bestandsbauwerk präferiert.

Mit Schreiben vom 18.12.2018 gibt die Obere Denkmalbehörde eine Ergänzung zu ihren Stellungnahmen ab. Es wird betont, dass die beiden Brückenbauwerke eine städtebauliche Wirkung oder Anmutung als „Stadt Tore“ hätten. In den Eintragungstexten der Denkmäler wird dezidiert dargestellt, dass die Bogenform konzeptionell bewusst gewählt wurde und diese intendierende Wirkung noch heute wichtiger Bestandteil der Stadt Köln sei. Die Denkmalbehörden legen daher Wert darauf, in den Fällen die Substanz zu erhalten, in denen dies möglich sei. Andernfalls sei es erforderlich, die Bogenform aus städtebaulichen Gründen wiederaufzunehmen.

Es wird bemängelt, dass die Alternative einer Sanierung oder einer Teilsanierung der Brücken nicht in den Planungsvarianten untersucht wurden. Die Belange des Denkmalschutzes seien zu Beginn der Planung nicht berücksichtigt worden und im Deckblattverfahren unvollständig untersucht worden. Zudem erfolgte die statische Untersuchung der Widerlager erst zu diesem Zeitpunkt.

Die Gutachten der Firma Pirlet & Partner (PSP), Köln, kommen zu dem Schluss, dass die Widerlager grundsätzlich saniert und erhalten und werden können (siehe hierzu auch entsprechende Gutachten zur Venloer Straße vom 17.05.2019 und zur Vogelsanger Straße vom 21.06.2019).

Im 2. Deckblattverfahren erhebt TöB 3 erneut Bedenken, da das 2. Deckblatt nicht auf den Abstimmungen und Ergebnissen des 1. Deckblatts aufbaut. Aufgrund der vorangegangenen

Abstimmungen zu den Ergebnissen der Untersuchungen zum Erhalt der Brückenbauwerke zwischen den Denkmalbehörden und der VT, hält das Dezernat einen Abriss der beiden Brückenbauwerke für nicht notwendig. Das Dezernat teilt mit, dass die Widerlager und ein Teil der Bogenkonstruktion erhalten bleiben könnten. Sie verweist erneut auf den besonderen denkmalfachlichen Wert.

TöB 3 legt mit seiner Stellungnahme eine eigene baufachliche Prüfung vom 10.11.2023 zu den statisch-konstruktiven Aspekten der Änderungen im 2. Deckblatt vor. Hierin wird dargelegt, welche Teile der Brückenbauwerke nach Meinung der TöB 3 ersetzt werden müssen und welche erhalten werden können. Daher bestünden bezüglich der geplanten Abriss-/Neubauvariante weiterhin Bedenken.

Die VT erweiterte ihre Erwiderung zu den Stellungnahmen im 2. Deckblatt und äußerte sich zu der baufachlichen Prüfung von TöB 3.

Diese erweiterte Erwiderung wurde den Denkmalbehörden seitens der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 13.03.2024 übersandt. Zeitgleich wurde zu einem weiteren Abstimmungstermin bez. der Denkmalschutzbelange eingeladen.

Im Abstimmungstermin am 23.07.2024 weisen die Vertreter der Denkmalbehörden zunächst noch einmal auf die Bedeutung der beiden EÜ im Kölner Eisenbahnring hinsichtlich der technischen und gestalterischen Wirkung hin. Besonders hervorgehoben wird der Ensemble-Charakter der EÜ, da sie die ehemaligen Stadttore repräsentieren und damit auch über eine ortsgeschichtliche und städtebauliche Bedeutung verfügen.

Die Vertreter der Denkmalbehörden weisen ein weiteres Mal auf das Ergebnis des Gutachtens von Pirlet & Partner hin, und plädieren für eine Sanierung. Veranschaulicht wird die Realisierung dieser Variante anhand eines Modells (Maßstab 1:100).

Die Vorhabenträgerin erwidert hierzu erneut, dass damit die lichte Höhe dauerhaft eingeschränkt bliebe und der Aufwand dieses Ersatzneubaus bei weitem den Aufwand für die Erstellung eines neuen Bauwerks in Trogbauweise übersteige. Zudem würden erhebliche Umplanungen mit großem zeitlichen Verlust erforderlich.

Eine Einigung konnte im Termin nicht erzielt werden.

Die aus dem Termin resultierenden Erledigungserfordernisse wurden der VT am 26.07.2024 mitgeteilt. Per E-Mail vom 16.12.2024 übersandte die VT die Antwort auf die Erledigungserfordernisse nebst Anlagen an die Anhörungsbehörde, die diese Unterlagen an TöB 3 weiterleitete.

Zudem wurden TöB Nrn. 3 und 6 am 23.01.2025 seitens der Anhörungsbehörde darüber informiert, das Verfahren beenden, und dem EBA abschließend zwecks Entscheidung berichten zu wollen. In diesem Zuge wurde TöB Nr. 3 auch über die zwischenzeitliche Einigung zwischen der TöB Nr. 6 (Stadt Köln) und der VT hinsichtlich eines Neubaus in Trogbauweise mit Ausbildung eines vorgesetzten Torsionsbalkens in Flachbogenform informiert.

TöB 3 erhält letztmalig Gelegenheit zu einer abschließenden Stellungnahme.

Mit E-Mail vom 28.02.2025 legt TöB 3 eine weitere ergänzende baufachliche Stellungnahme vor, welche die nach dem Abstimmungstermin nachgereichten Unterlagen der VT berücksichtigt. Zusammenfassend wird festgestellt, dass der bauliche Zustand der EÜ Venloer Straße im Hinblick auf die Tragfähigkeit und Ermüdungsfestigkeit noch besser sei, als bisher angenommen.

TöB 3 kommt zu dem Schluss, dass die historischen Bauwerke der EÜ Venloer Straße und der EÜ Vogelsanger Straße in wesentlichen Teilen zukünftig uneingeschränkt und dauerhaft verwendet werden könnten. Nach Auffassung des Dezernats bieten die Denkmäler ausreichende Flexibilität um die Anforderungen der bahnseitigen betrieblichen Aufgabenstellung des Projektes „Westspange (Knoten Köln)“ erfüllen zu können.

Mit E-Mail vom 07.03.2025 ergänzt TöB Nr. 3 seine Stellungnahme ein weiteres Mal, bringt aber nichts wesentlich Neues mehr vor.

TöB 3 macht außerdem darauf aufmerksam, dass die EÜ Vogelsanger Straße im Zuständigkeitsbereich des Stadtkonservators als Untere Denkmalbehörde läge. Da die Venloer Straße eine Bundesstraße ist, läge die Zuständigkeit als Untere Denkmalbehörde damit bei der Bezirksregierung Köln.

Abschließend wurde die VT seitens der Anhörungsbehörde um Mitteilung gebeten, wie viele Anfahrsschäden es im Durchschnitt an den in Rede stehenden Brücken gäbe.

Die VT gibt an, dass an den Brücken ca. 2-3 Anfahrsschäden pro Jahr stattfänden. Die Kosten für diese Schäden beliefen sich durchschnittlich auf 20.000 €/a.

Im Anhörungsverfahren konnte der denkmalrechtliche Dissens zwischen TöB Nrn. 3 sowie 25 und der VT nicht ausgeräumt werden.

Zwischen TöB 6 (hier: die Denkmalschutzbehörde) und der VT wurde hingegen eine Einigung erzielt. Die letztendliche Entscheidung der städtischen Denkmalschutzbehörde zugunsten einer Abriss-/Neubauvariante mit klassischer optischer Anmutung mit vorgesetzten Torsionsbalken in Flachbogenform (siehe hierzu auch die Nebenbestimmung

unter A.3.7 oben) erging, so TöB 6, im Interesse der Mobilitätswende und basierte auf den Entscheidungsparametern Wirtschaftlichkeit und Bedarfsgerechtigkeit.

Entscheidung

Die Bedenken werden zurückgewiesen. Die EÜ sind wie im zweiten und letzten Deckblatt geplant in moderner Trogbauweise einschließlich der Widerlager und der Fundamente völlig neu herzustellen.

Begründung der Entscheidung / der Nebenbestimmung

Die Entscheidung gegen eine Sanierung als denkmalrechtskonforme Variante und für einen modernen Neubau ist dem höher zu gewichtenden öffentlichen Interesse an einem langfristig sicheren und leichten Eisenbahnverkehr, einer Verbesserung der Verkehrssicherheit, einer Verminderung des Instandhaltungsaufwands sowie geringeren Herstellungs- und Betriebskosten geschuldet.

Selbst wenn die – technisch durchaus mögliche – seitens der Denkmalbehörden geforderte Sanierungsvariante festgestellt würde, müssten in der Ausführung erhebliche Anteile der Bauwerke (Widerlager, Hauptträger, Auflagerbereiche) gemäß den heutigen Standards als Sonderlösung in verstärkter Form gebaut werden. Hierdurch würde die bestehende Form erheblich verändert.

Die Interessen des Denkmalschutzes sind mit den für einen uneingeschränkten Eisenbahnbetrieb erforderlichen technischen Voraussetzungen nicht in Einklang zu bringen.

Die Nebenbestimmung unter Kap. A.3.7 (oben) stellt sicher, dass die neuen Brücken in eisenbahn- und straßenverkehrsrechtskonformer Ausführung, d. h. mit gesicherter langfristiger Lebensdauer und durchgängiger straßenseitiger lichter Höhe von 4,50m realisiert werden. Die Lebensdauer wird somit auf geschätzte 80 Jahre verlängert, und das Risiko eines Anpralls des Individualverkehrs gegenüber der Sanierungsvariante erheblich vermindert. Die Instandhaltung der EÜ während der gesamten Lebensdauer folgt damit (erleichternd) den Anforderungen an „reguläre“ Ingenieurbauwerke.

Auch im Hinblick auf die derzeit anstehende ungehinderte Realisierung des Projektes „Westspange (Knoten Köln)“, das auf eine Entflechtung der Fern-, Güter- und Regionalverkehre sowie auf eine Zuverlässigkeits- und Kapazitätssteigerung im Großraum Köln abzielt, ist die „reguläre“ und moderne Neubauvariante u. a. aus Zeitgründen vorzuziehen.

Die Variante 2b der Planung (vorgesetzte Torsionsbalken in Rundbogenform) soll als Kompromisslösung zwischen Neubau / Teilneubau und Sanierung des Bestandsbauwerks

zukünftig zumindest in der straßenseitigen Draufsicht die optische Anmutung eines klassischen Fachwerkgewölbes erzeugen.

Die Venloer Straße ist mit einer „Umstufungsverfügung“ des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 16.12.2022 von der B 59 in die Baulast der Stadt Köln herabgestuft worden. Somit ist die Zuständigkeit des Dezernats 35 der Bezirksregierung Köln als Untere Denkmalbehörde entgegen der Aussage von TöB Nr. 3 (oben) nicht mehr gegeben.

b) Bodendenkmalschutz

TöB Nr. 6 (Stadt Köln) erhebt zunächst Forderungen im Bereich des Bodendenkmalschutzes.

Diese wurde sinngemäß als Nebenbestimmung in diesen Beschluss unter Kap. A.3 aufgenommen. Die Umsetzung dieser Forderungen wird seitens der VT zugesagt.

TöB 6 äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben im Bereich Bodendenkmalschutz.

B.2.6.6 Brand- und Katastrophenschutz

TöB Nr. 6 (Stadt Köln) erhebt zunächst Forderungen des öffentlich-rechtlichen Brandschutzes.

Entsprechende Forderungen münden auch in Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter Kap. A.3. Die Umsetzung dieser Forderungen wird seitens der VT zugesagt.

TöB 6 äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

B.2.6.7 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Von Seiten TöB Nr. 10 (RheinEnergie AG) und TöB 13 (Rheinische Netzgesellschaft mbH) wird zunächst Abstimmungsbedarf angemeldet. Dem kommt die VT vollumfänglich nach. Abschließend erklären die Stadtwerke Köln (stellvertretend auch für die oben genannten Leitungsträger) alle Bedenken für ausgeräumt.

B.2.6.8 Straßen, Wege und Zufahrten

a) TöB Nr. 6 (Stadt Köln) erhebt zunächst Forderungen straßenverkehrsrechtlicher Art (z. B. Forderung nach sicherer Fuß- und Radweggestaltung, regelkonformer Beleuchtung der öffentlichen Verkehrsflächen, Abstimmung baubedingt notwendiger Straßensperrungen und

geplanter Brandschutzsanierungsarbeiten an der Stadtbahn, Zufahrtsmöglichkeiten zu Kindertagesstätten und einer Schule).

Die VT sagt grundsätzlich entsprechende Abstimmungsbereitschaft und eine Umsetzung dieser Forderungen zu.

Nach weiteren Abstimmungen mit der VT können die Bedenken ausgeräumt werden. Weitergehende Auflagen werden in diesem Rahmen nicht festgesetzt, da es sich um Details der Ausführungsplanung handelt, die hier nicht entschieden werden.

TöB 6 äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken straßenrechtlicher Art gegen das Vorhaben.

b) TöB Nr. 7 (Polizei Köln) fordert, in die Abstimmungen zur Baudurchführung eingebunden zu werden.

Die Forderungen münden zum Teil auch in Nebenbestimmungen (siehe hierzu Ausführungen unter Kap. A.3.).

Die diesbezügliche Nebenbestimmung unter Kap. A.3 zur frühzeitigen Einbindung der Polizei ist aus ordnungsrechtlicher Sicht geboten. Sie erscheint geeignet, die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Gefahrenabwehr während der Bauzeit zu gewährleisten. Der Bauherr wird hierdurch nicht unverhältnismäßig belastet, der Bauablauf nicht unverhältnismäßig erschwert. Die Auflage ist somit sinnvoll und auch zumutbar.

Die VT sichert die Umsetzung der Forderungen der Polizei Köln zu.

TöB 7 äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

B.2.6.9 Kampfmittel

TöB Nrn. 6 (Stadt Köln) und 8 (Bezirksregierung Düsseldorf, Kampfmittelräumdienst) äußern zunächst diesbezügliche Forderungen und Hinweise, und bitten um Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen in diesen Beschluss.

Die Forderung wurde sinngemäß als Nebenbestimmung aufgenommen (siehe hierzu Ausführungen unter Kap. A.3.).

Die diesbezügliche Nebenbestimmung ist aus ordnungsrechtlicher Sicht geboten. Sie erscheint geeignet, die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Gefahrenabwehr während der Bauzeit zu gewährleisten. Die rechtzeitige Beantragung dient auch dazu, Bauverzögerungen zu vermeiden.

Der Bauherr wird hierdurch nicht unverhältnismäßig belastet, der Bauablauf nicht unverhältnismäßig erschwert. Die Auflage ist somit sinnvoll und auch zumutbar.

Die VT sichert die Umsetzung der Forderungen der Behörden für Kampfmittelbeseitigung zu. TöB 6 und 8 äußern nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

B.2.6.10 Stadtplanung/-entwicklung

a) TöB Nr. 6 (Stadt Köln) äußert zunächst Forderungen bezüglich einer Verkleidung der neuen Brückenwiderlager in Bruchsteinoptik.

Die VT sagt zu, die Verkleidung der Widerlager in Stein- oder Mauerwerk-Optik herstellen und das Vorgehen prozessbegleitend mit TöB 6 weiter abstimmen zu wollen.

b) TöB 6 fordert konstruktive Vorkehrungen für eine Unterleuchtung der Brückenbauwerke aus Gründen der Kriminal- und Vandalismusprävention, zudem beugt die Beleuchtung Vermüllung vor und fördert das Sicherheitsempfinden.

Die VT sagt nur Abstimmungsbereitschaft hinsichtlich der nachträglichen Installation mit der Stadt Köln zu. Die Forderung wurde sinngemäß als Nebenbestimmung in diesen Beschluss aufgenommen (siehe hierzu Ausführungen unter Kap. A.3.11).

Eine frühzeitige Planung und Abstimmung technischer Vorkehrungen kann helfen, den Aufwand und die Kosten in der späteren konkreten Ausgestaltung zu senken. Solche Abstimmungserfordernisse belasten die VT nur unerheblich. Die Nebenbestimmung ist daher geeignet und zumutbar.

Weitergehende Auflagen werden in diesem Rahmen nicht festgesetzt, da es sich bei konstruktiven Festlegungen der straßenseitigen Beleuchtungsanlage um Details der Ausführungsplanung handelt, die hier nicht entschieden werden.

c) TöB 6 erhebt weitere Forderungen stadtplanerischer Art (z. B. Bahnsteigzugänge), die sich z. T. aber auch in die Ausführungsplanung erstrecken (insbes. Gestaltungsfragen).

Die VT sagt grundsätzlich entsprechende Abstimmungsbereitschaft zu.

Weitergehende Auflagen werden in diesem Rahmen nicht festgesetzt, da es sich bei Gestaltungsfragen um Details der Ausführungsplanung handelt, die hier nicht entschieden werden.

TöB 6 äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken stadtplanerischer Art gegen das Vorhaben.

B.2.6.11 Privatrechtliche Betroffenheiten

a) TöB Nr. 6 (Stadt Köln) äußert die Forderung, dass räumlich tangierte Tunnelbauwerke nicht zusätzlich belastet werden dürfen, und fordert ein diesbezügliches Beweissicherungsverfahren.

Diese wurde sinngemäß als Nebenbestimmung in diesen Beschluss unter Kap. A.3 aufgenommen.

Die diesbezügliche Nebenbestimmung ist aus ordnungsrechtlicher Sicht geboten. Sie dient nicht nur dem Schutz des Privateigentums, sondern erscheint auch geeignet, die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Gefahrenabwehr zu gewährleisten.

Der Bauherr wird hierdurch nicht unverhältnismäßig belastet, der Bauablauf nicht unverhältnismäßig erschwert. Die Auflage ist somit sinnvoll und auch zumutbar.

TöB 6 äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

b) Die VT hält nach Rückfrage aus tatsächlichen und zwingenden Gründen an der Inanspruchnahme des Grundstücks, welches aktuell als Außengastronomiebereich genutzt wird, fest. Es ist offensichtlich erkennbar, dass das Vorhaben in der geplanten Weise realisiert werden soll, die Planung also alternativlos ist.

In solchen Fällen darf ein angenommener Schaden des Gewerbebetriebs als wahr unterstellt werden (vgl. **BVerwG, Urt. v. 27.03.1980, Az.: 4 C 34.79 mit Verweis auf BVerwG, Urt. v. 09.06.2021, Az.: 9 A 20.08**). Für die Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Feststellung der Schadenhöhe besteht daher kein Bedarf.

Für die Grundstücksinanspruchnahme wird der Einwender entschädigt, entweder im Rahmen des bestehenden Pachtverhältnisses, oder einer Kündigung des bestehenden Pachtvertrags. Eine entsprechende Nebenbestimmung unter N. A.4. sichert dem Betroffenen eine Entschädigung dem Grunde nach zu.

Über die Höhe der Entschädigung wird nicht im Planfeststellungsbeschluss entschieden, sondern auf vertraglicher Basis zwischen der VT und dem Pächter oder, falls hier keine Einigung erzielt wird, im Rahmen eines landesrechtlichen Entschädigungsfestsetzungsverfahrens.

B.2.6.12 Unterrichtungspflichten

Die vorsorgliche Beteiligung der Behörden zumindest in Form einer Information über den Baubeginn kann helfen, Missverständnisse, die im Genehmigungsprozess entstanden sein

können, auszuräumen, und dadurch Betroffenheiten oder Erschwernisse im Allgemeinen zu vermeiden. Es besteht damit auch für die Fachbehörden oder andere Träger öffentlicher Belange die Chance, sich in Ausführungsfragen konkret und frühzeitig steuernd einzubringen.

Der geplante Bauablauf wird durch die besondere Vorsichtsmaßnahme nicht erschwert. Die Nebenbestimmung ist damit sinnvoll und zumutbar.

B.2.6.13 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen

-entfällt-

B.3 Gesamtabwägung

B.3.1 Beteiligung der TöB und der Naturschutzverbände

Die Stellungnahmen enthalten abschließend – bis auf die denkmalrechtlichen - keine grundsätzlichen Bedenken. Seitens der TöB und der Sachwalter der Interessen der Natur (Naturschutzverbände) geäußerte Forderungen, Auflagenempfehlungen und Hinweise finden sich im tenorierenden Teil - teilweise sinngemäß – im tenorierenden Teil oben unter Nr. A.3.

Einzelne Forderungen, Auflagenempfehlungen oder Hinweise aus dem Beteiligungsverfahren wurden nicht in diesen Beschluss übernommen. Folgende Gründe sind hierfür ausschlaggebend:

- Forderungen, die nur auf Mutmaßungen basieren,
- Forderungen hinsichtlich der gesonderten Beantragung von amtlichen Erlaubnissen, die auf Tatbestände abzielen, die der geltenden planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung unterliegen,
- Bezugnahmen auf die in diesem Rahmen nicht zu bewertende technische Ausführungsplanung,
- Hinweise oder Forderungen hinsichtlich der Erfüllung ohnehin geltender gesetzlicher Verpflichtungen, ohne dass eine Besorgnis der Nichterfüllung bestünde,
- Nichtberücksichtigung vorliegender Planungsaussagen, die als Selbstverpflichtungen der VT gelten,
- Formulierungen oder Angaben, die gegen Datenschutzbestimmungen verstoßen, oder
- Fehlen des öffentlich-rechtlichen Ordnungsbezugs.

B.3.2 Ergebnis

Die Voraussetzungen zur Erteilung einer Zulassung in Form eines Planfeststellungsbescheides liegen vor. Danach kann der Plan festgestellt (zugelassen) werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Die Umweltverträglichkeit der Planung wurde rechtskonform geprüft. Bei plangemäßer Ausführung des Vorhabens und Einhaltung und Beachtung der aufgeführten Nebenbestimmungen und Auflagen ist eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen, weshalb dem Besorgnisgrundsatz (§ 48 Abs. 1 WHG) in hinreichendem Maße Rechnung getragen wird. Auch Immissionskonflikte, die nicht zu bewältigende Belästigungen oder Betroffenheiten auslösen könnten, sind nicht erkennbar. Unter natur- und artenschutzrechtlichen sowie landschaftspflegerischen Gesichtspunkten ist das Vorhaben insgesamt als unkritisch zu bewerten. Die Maßnahme stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, von dem nicht zu vermeidende Beeinträchtigungen ausgehen, doch ist ein funktionaler Ausgleich möglich.

Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen lassen erhebliche Beeinträchtigungen besonderer Schwere nicht erwarten. Es sind behördlich abgestimmte Ausgleichsmaßnahmen geplant, die den Eingriff im angemessenen Zeitraum ausgleichen sollen.

Die Auswirkungen im Landschaftsschutzgebiet und im geschützten Landschaftsbestandteil sind vorübergehender Natur und letztlich mit dem Schutzzweck vereinbar.

Bei Realisierung aller vorgesehenen, festgesetzten und zugesagten Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen können die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen als umweltverträglich eingestuft werden.

Auch der Eintritt von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG ist nicht zu erwarten.

Die Eisenbahn ist anerkanntermaßen der klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Auch unter Einbeziehung der Infrastrukturbereitstellung liegt die Klimawirkung der Schienenverkehre deutlich unter der des Individual- oder Luftverkehrs sowie des Straßengüterverkehrs. Die Verlagerung von Verkehren u.a. von der Straße auf die Schiene einen effizienten und nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz dar und wird nach dem geltenden Klimaschutzprogramm der Bundesregierung als eine Maßnahme zur Erreichung

der Zwecke des Klimaschutzgesetzes aufgeführt. Durch das vorliegende Vorhaben wird für dieses Ziel ein Beitrag geleistet, indem die Betriebsanlage zukunftssicher erneuert und eine langfristige und effiziente Nutzbarkeit im Sinne des öffentlichen Interesses ermöglicht wird.

Die eigentumsprivatrechtlich durch Inanspruchnahme ihrer Grundstücksflächen, bzw. durch Leitungssicherung oder -verlegung Betroffenen erklärten ihr Einverständnis bzw. keine grundsätzlichen Bedenken zur/gegen die Planung.

Im Übrigen ist ausweislich der Unterlagen die Planung derart optimiert, dass die Grundstücksinanspruchnahmen minimiert sind und nur die unabdingbar notwendigen Beeinträchtigungen fremden Eigentums und sonstiger Rechte Dritter verbleiben. Hierzu zählt auch eine mögliche, vermutlich aber unwesentliche Beeinträchtigung der gewerblichen Nutzung der Außengastronomiebereiche am Hans-Böckler-Platz durch die benachbarte Bautätigkeit. Solche verbleibenden Auswirkungen erreichen weder in einzelnen Bereichen noch in ihrer Gesamtheit ein Ausmaß, das der Realisierung des Vorhabens entgegenstünde; sie sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Rahmen des schwerwiegenden Gemeinwohlinteresses hingenommen werden.

Dem Vorhaben stehen zwingende Rechtsvorschriften bzw. unüberwindbare Belange nicht entgegen. Für die Durchführung sprechen zwingende Gründe des überragenden öffentlichen Interesses. Das Vorhaben kann mithin unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange zugelassen werden.

B.4 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.5 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV). Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach §80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Köln
Köln, den 30.09.2025
Az. 641pa/002-2016#003
EVH-Nr. 3348242

Im Auftrag

(Dienstsiegel)